

La gare de Gand-Maritime

Comme un poisson dans l'eau

La gare du port maritime de Gand est un important carrefour des mouvements entre les entreprises implantées dans cette zone portuaire et le reste du pays. Visite de reconnaissance.

Il fait relativement calme lorsque nous pénétrons, par ce bel après-midi ensoleillé, dans la gare de Gand-Maritime. Pendant notre conversation avec Roland Sandra, premier chef de gare, un train empli de céréales de la firme Eurosilco pénètre sur le site. Nous l'avons aperçu, en passant, sur les terrains même de l'entreprise. Nous avons reconnu - grâce à leur numéro d'immatriculation - les deux locomotives diesel qui le tirent. A cet instant, rien ne nous permettait de penser qu'un bon millier de wagons de marchandises est quotidiennement en mouvement sur ce site. Ce n'était qu'une apparence, car le gros du travail démarre à 16 h. La seconde pointe a lieu au petit matin, jusqu'aux environs de 9 h.

Du chemin d'accès, on aperçoit un faisceau de voies qui, couvert de wagons, s'étale en direction de la ville. La gare est située au nord-ouest de cette ville portuaire, la troisième du pays en importance, près des installations portuaires. Ici, on forme peu de trains chargés depuis que cette fonction a été transférée à Merelbeke. La gare maritime s'est vu attribuer un autre rôle. Elle rassemble les wagons vides qui ont servi à transporter les marchandises jusqu'au port et les redistribue en fonction des demandes des entreprises installées dans les environs. Pour ce faire, elle a été dotée d'un équipement moderne.

Un seul mouvement

Entre le "Hoge Weg" et l'Avenue Africaine, 14 voies électrifiées d'une



longueur moyenne de 600 mètres permettent de réceptionner les wagons. Leur triage et leur réexpédition s'effectuent sur 32 autres voies, entièrement ou partiellement électrifiées. Un autre faisceau de 5 voies permet de ranger les wagons temporairement hors d'usage et deux autres voies sont réservées au nettoyage des wagons avant qu'ils soient expédiés chez les clients.

Du haut des deux cabines d'aiguillage, on a une vue panoramique sur ce complexe ferroviaire. Chacune de ces cabines commande les aiguillages non pas "à la pièce" mais "en groupe", par itinéraire. Un procédé qui accroît l'efficacité, car d'un seul mouvement, on met ainsi en place tous les aiguillages empruntés par la rame.

Gand-Maritime est de conception récente. Elle fut achevée dans les années '70, après qu'on se soit aperçu que l'extension du port due respectivement à l'installation de Sidmar et l'achèvement de deux nouveaux docks ("Sifferdok" et "Rodenhuizedok") rendaient nécessaire un accroissement de la capacité ferroviaire. Des besoins qui ont été bien estimés puisque chaque jour, 500 wagons chargés et autant de wagons vides circulent ici.

Un va-et-vient incessant

Le port comporte trois zones distinctes: le "Klein Dok" et le "Voorhaven" sont réservés aux péniches et aux caboteurs, le "Groot Dok" et les darses aux navires pouvant aller jusqu'à 60.000 tonnes, de même que la troisième partie, constituée du "Sifferdok" et du "Rodenhuizedok". Chacune d'entre elle dispose d'une infrastructure ferroviaire propre, de ses locomotives de service et de son personnel. Chaque quai est équipé de trois voies permettant le transbordement direct entre un train/navire. Les wagons sont ensuite rassemblés pour être envoyés soit vers la gare de formation, soit directement vers leur destination finale.

La gare de Gand-Nord appartient elle aussi au complexe. Ses neuf voies tournent à plein régime au service de l'aciérie Sidmar. Un fameux client pour le chemin de fer. Les matières premières y arrivent en train et c'est encore par ce moyen de transport que l'entreprise sidérurgique envoie ses produits finis aux quatre coins de l'Europe. Un transport qui concerne principalement des coils d'acier destinés à l'industrie automobile. Et dans une moindre mesure, de l'acier qui doit encore être transfor-



mé et qui se retrouve dans des usines ne disposant pas de leur propre fonderie. L'acier est également transporté par chemin de fer vers le "Sifferdok" distant de 8 kilomètres, pour y être transbordé sur des bateaux. Ce qui domine tout ce va-et-vient, c'est la chaux destinée aux hauts-fourneaux.

Sidmar effectue elle-même une partie du travail pour la gare de Gand-Nord, puisque l'entreprise dispose d'une gare privée munie de 35 kilomètres de voies, de ses motrices, de ses wagons et de son propre personnel spécialisé.

Just-in-time

Deuxième sorte de produit important en transport ferroviaire: les céréales. Elles arrivent par bateau chez Eurosilou ou Ghent Grain Terminal. Elles y sont entreposées dans d'énormes silos avant d'être transportées vers les entreprises transformatrices. En sens inverse, du grain français est également importé pour être chargé sur des bateaux.

Dans l'ensemble, on trouve aussi de l'acier en provenance de Wallonie et destiné à l'exportation vers l'URSS. Le transport de minerais, de charbon et de coke a fortement diminué, l'écluse de

Terneuzen présentant une capacité insuffisante. Ce qui a eu pour conséquence de déplacer une bonne partie du trafic vers le port de Zeebrugge.

Le constructeur automobile Volvo fait aussi partiellement appel au chemin de fer pour la livraison de pièces détachées destinées aux chaînes d'assemblage de voitures. Selon un programme très précis, trois trains font ainsi la navette entre Gand et la Suède de manière à pouvoir délivrer leurs pièces "just-in-time". On se rappellera (voir Info SNCB 1991/1) l'importance de ce principe dans le secteur. En la matière, Volvo n'est pas moins exigeant que ses concurrents. Ce qui implique d'avoir confiance en la précision de **B-Cargo**. D'ailleurs, Honda transporte aussi de cette manière une partie de sa production de voitures arrivées du Japon par bateau, et destinées aux marchés suisses et allemands. La livraison just-in-time est également un des musts de la firme De Baerdemaeker, qui envoie régulièrement par train des rouleaux de papier journal à des quotidiens italiens.

Dans cet environnement portuaire, **B-Cargo** est comme un poisson dans l'eau. Les transports de betteraves en provenance du nord de la France en

direction de l'usine de sucre de Moerbeke en sont une nouvelle preuve. La "campagne" dure trois mois, aux alentours de la fin de l'année. A cette occasion, on ouvre la gare de Moerbeke. Elle est ensuite remise en sommeil en attendant la récolte - et l'année - suivante.

ABX, le phénix

Avant de conclure ce tour d'horizon, il convient de ne pas oublier de signaler la reprise d'une activité tout à fait particulière qui dépend de Gand-Maritime. Le transport de colis par ABX a connu cette année une fameuse remontée, principalement en ce qui concerne l'envoi. Une augmentation qui se chiffre à 15 %. Ainsi, en mai 1991, quelque 55.000 colis ont quitté Gand-Est alors que 52.000 autres y arrivaient. Ce qui a nécessité l'utilisation de 45 camions. Cette croissance est due au fait que quatre des plus grandes firmes internationales de courrier ont choisi Gand-Est comme point d'ancrage en Belgique. L'activité se déroulant en dehors des heures de pointe de trafic, la rentabilité y gagne, ce qui ne peut qu'être profitable à ABX et à ses clients.